



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María

José Luis CASADO SOTO

Museo Marítimo del Cantábrico

Resumen: Ante la precaria historiografía en español sobre la construcción naval medieval y la escasa iconografía disponible, los códices miniados de las *Cantigas de Santa María* constituyen una fuente excepcional para aproximarse al asunto. No obstante, la mayor parte de los barcos aludidos y representados en ellas pertenecen a solo una de las dos grandes tradiciones navales ibéricas entonces en presencia, la mediterránea. Aquí se pretende mostrar de la manera más completa posible el complejo panorama de la gran diversidad de tipologías navales existentes en los puertos de la Península Ibérica durante el siglo XIII.

Palabras clave: barcos medievales, barcos ibéricos, construcción naval, tipologías navales, iconografía de barcos.

Abstract: When we consider how little has been written in Spanish relating to medieval ship building and how few images exist, the coloured miniatures found in the *Cantigas de Santa María* constitute an exceptional source of information. However, the majority of the ships depicted in the *Cantigas* represent only one of the great Iberian naval traditions of the times, namely that of the Mediterranean. This study aims to offer a more complete picture of the great variety of ships to be found in the ports of the Iberian Peninsula in the 13th century.

Key words: medieval ships, Iberian ships, shipbuilding, naval typologies, iconography of ships.

I. Algo sobre el estado de la cuestión

Recientemente y en otros lugares hemos tenido ocasión de exponer, no sólo la considerable escasez que caracteriza al acervo iconográfico naval hispano para el periodo medieval, sino también la rareza de estudios rigurosos al respecto¹. A diferencia de lo ocurrido hasta el presente en otros países europeos, hasta tiempos muy recientes resultan extremadamente exiguos en España los

¹ José Luis CASADO SOTO, “Los barcos de las Cantigas y sus diversas funciones”, en *Alfonso X El Sabio 1221-1284. Las Cantigas de Santa María*, Testimonio Compañía Editorial, 2011, II, 269-304; del mismo “Construcción naval y navegación”, en L. GARCÍA BALLESTER, (Director), *Historia de la*



trabajos sobre el hecho histórico y tecnológico de la construcción naval. El fenómeno es tanto más contradictorio y significativo si tenemos en consideración que la Península Ibérica desempeñó durante las edades Media y Moderna un papel preponderante y de primera línea en la actividad marítima del viejo y los nuevos mundos, gracias al dominio que consiguieron, tanto sus hombres de mar como los barcos que fueron capaces de fabricar para moverse sobre las olas; en primera instancia, por los mares y los océanos europeos y, más adelante, sobre las masas de agua que cubren la mayor parte del planeta Tierra.

Es posible que una de las causas de tal estado de la cuestión derive precisamente de la precariedad de las fuentes iconográficas hispanas al respecto, por la consiguiente falta de estímulo que haya podido provocar en los potenciales estudiosos a la hora de emprender trabajos de investigación sobre este asunto. Sea como fuere, el hecho es que tal desentendimiento ha corrido paralelo con el de la falta de interés en España respecto a la búsqueda y estudio de referencias significativas entre las fuentes escritas castello-leonesas, portuguesas y aragonesas disponibles para el estudio de la actividad marítima medieval². Como ya se destacó en el trabajo citado, los códices de las Cantigas de Santa María de Alfonso X constituyen la excepción más destacada en tan árido paisaje, ya que en los mismos concurre una rica y expresiva documentación naval, tanto de índole iconográfica como textual.

En el presente trabajo procederemos a ensayar una reconstrucción del panorama conformado por las diferentes clases de barcos que posibilitaron la actividad marítima protagonizada por los hombres de mar de la Península Ibérica en el siglo XIII, y especialmente los castellano-leoneses, precisamente en el periodo en que la llamada “Reconquista” tuvo la virtud de proyectar a las gentes de las comunidades de mareantes del país, hasta entonces confinadas en las costas del mar Cantábrico, hacia el Atlántico sur de la antigua Hispania y hacia el Mediterráneo. Tal aproximación se intentará llevar a cabo procurando integrar la información que proporcionan las imágenes con la de los textos disponibles, tanto en los propios códices de las Cantigas como en la documentación, literatura e imágenes contemporáneas a las mismas.

ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla, II, Edad Media 2, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2002, 433-501.

² Una panorámica europea sobre el asunto en Michel MOLLAT (ed), *Les sources de l'Histoire Maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe siècle*, París, 1962; para España, Rolf EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Frankfurt M., 1975, y Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación Barrié de la Maza, La Coruña, 1988, 5-14. Para el Levante hispano, sigue vigente la obra de Antonio CAPMANI, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4 vols. Madrid, 1779-92.



II. Barcos y actividad marítima en las Cantigas de Santa María

Como es bien sabido, son dos los códices mandados realizar por el rey Alfonso X en la fase definitiva de su gran proyecto respecto a las Cantigas; el “rico” conservado en la biblioteca del monasterio de El Escorial (Ms. T-I-1) y el incompleto que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Florencia (Ms. B.R. 20). Entre los dos, contienen 22 cantigas con asunto marítimo y protagonismo de barcos, instrumento tecnológico que aparece representado en un total de 75 viñetas. Tales cantigas con asunto naval son las siguientes³:

Códice rico de El Escorial

- IX**, Escenario, Cerdeña. Denominación, nave. Imágenes, naves
- XVb**, Escenario, romero a Jerusalén. Denominación, nave y batel. Imágenes, naves y bateles
- XVb**, Escenario, Bizancio. Denominación, nave y batel. Imágenes, naves y bateles
- XXXIII**, Escenario, romero a Acre. Denominación, nave y batel. Imágenes, naves y bateles
- XXXVb**, Escenario, Leon de Ródano. Denominación, nave y galeas. Imágenes, nave y galeas
- XXXVI**, Escenario, al mar de Bretaña. Denominación, nave. Imágenes, nave cantábrica
- LXVa**, Escenario, Roma Alejandría. Denominación, nave. Imágenes, nave
- XCv**, Escenario, en Portugal. Denominación, galeas y barcas. Imágenes, galeas
- CXI**, Escenario, río de París. Denominación, barco. Imágenes, barco
- CXII**, Escenario, Collioure. Denominación, nave y batel. Imágenes, naves y bateles
- CXVa**, Escenario, Roma Siria. Denominación, nave. Imágenes, naves
- CLXXII**, Escenario, Acre. Denominación, nave y batel. Imágenes, naves y bateles
- CLXXVI**, Escenario, Mallorca. (Barcos menores)
- CLXXXIII**, Escenario, Faro en Algarve. (Barcos de pesca)
- CXCIII**, Escenario, a Túnez. Denominación, nave. Imágenes, naves

³ El número de la cantiga va en negrita, sigue el ámbito geográfico en que se desarrolla la acción protagonizada por los barcos, la denominación tipológica que se les asigna y las embarcaciones representadas.



Códice de Florencia

6, Escenario, monasterio de Francia. Denominación, barqueta pequeña. Imágenes.

16, Escenario, la mar. Denominación, nave. Imágenes, naves

26, Escenario, Coria de Sevilla. Denominación, nave. Imágenes, naves

46, Escenario, Marruecos-Montpellier. Denominación, nave. Imágenes, naves

53, Escenario, Rocamadur en gran mar de España. Denominación, nave. Imágenes, naves

64bis, Escenario, Marsella. Denominación, galea. Imágenes, galeas.

81, Escenario, Guadiana. (barco menor)

En los estudios que se han llevado a cabo sobre estos códices únicamente se apreciaron tres tipologías, la nave comercial, la galea de guerra y el batel. Sin embargo, la atenta lectura de los textos de las ventidós cantigas en que intervienen embarcaciones proporciona algunos más, ya que aparecen consignadas las que denominan nave, batel, barco, barqueta y galea. En nuestro estudio de las imágenes reseñado en la primera nota de este trabajo, pretendemos haber demostrado que en el conjunto de viñetas con representaciones de barcos existentes en los dos códices se pueden distinguir, cuando menos, ocho tipologías suficientemente bien diferenciadas. Dispuestas de mayor a menor, serían las siguientes: entre los barcos mancos (los propulsados preponderantemente mediante la fuerza del viento), la carraca, la nave mediterránea, la nave atlántica y la barca; entre los leños (los movidos prioritariamente por la fuerza del brazo de los remeros), la galea, la saetía y el barco, además del batel de servicio, utilizado como auxiliar por ambas ramas tipológicas definidas según la mecánica funcional.

En el mismo trabajo citado se afirma que los códices alfonsíes que nos ocupan recogen solamente una parte limitada de la rica realidad naval presente por aquellos años en las costas castellanas, destacando la más que notoria casi total ausencia de los tipos de barcos procedentes del Norte. Establecida esta necesaria relativización de la fuente, a pesar de su destacada riqueza, intentaremos acercarnos a pergeñar un panorama lo más completo posible de la diversidad de tipologías navales presentes entonces en las aguas ibéricas.

III. Barcos de las flotas peninsulares en la segunda mitad del siglo XIII

Detrás de las genéricas denominaciones de “naves” y de “galeas”, que son las que aparecen con mayor frecuencia en las fuentes medievales, se ocultaba



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

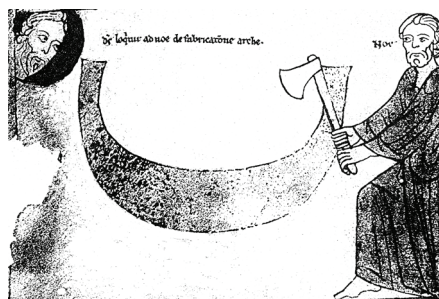


Figura 1. Representación esquemática de un astillero cantábrico llamada Biblia de Pamplona (1197). Calco del autor.



Figura 2. Potro y sierra para deshilar las tracas de un barco. Grabado francés del siglo XVIII

una realidad tecnológica mucho más compleja, compuesta por variadas tipologías claramente diferenciadas entre sí, tanto por las tradiciones constructivas de procedencia como por las diferentes funciones a las que estaban destinadas, lo que, a su vez, condicionaba el tamaño relativo de las unidades.

Tres eran entonces las funciones básicas de los barcos: la pesca, el comercio y la guerra, así como dos los ámbitos de donde procedían los buques castellanos: las riberas del mar Cantábrico, únicas costas de los reinos de Castilla y de León hasta casi la mitad del siglo XIII, y los litorales de Murcia y de Andalucía, incorporados a la corona desde 1245 y 1248 en adelante; dos realidades geográficas flanqueadas por los también reinos marítimos de Portugal al Oeste y de Aragón al Este.

La tradición constructiva naval del Atlántico se fundamentaba, en última instancia, en la herramienta que seguía condicionando la metodología de sus labras, el hacha, mientras que la referencia tecnológica del Mediterráneo era la sierra. De ello derivaba la estructura básica de los buques de ambos ámbitos. Fuerte forro con la tablazón superpuesta (tingladillo) y ligera armazón en el Norte, consistente estructura con forro más ligero, de tracas besando “a tope”, en el Sur. Velas cuadradas (rectangulares) y espadilla lateral en el Atlántico, velamen latino (triangular) y dos gobernalles en las costas meridionales y mediterráneas (figs. 1 y 2).

Como ya indicamos más arriba, sorprende que en la fuente de información más rica de que disponemos para el siglo XIII, desde el punto de vista iconográfico naval, la de las *Cantigas de Santa María*, salvo tres excepciones,



brillen por su ausencia las representaciones de barcos del Atlántico; aquellos que habían protagonizado la incorporación de los litorales sureños a la corona de Castilla unos treinta años antes de la confección de los códices en cuestión; barcos masivamente presentes entonces sobre las aguas del río de Sevilla, ciudad portuaria donde al parecer se confeccionó la obra, a cuyas riberas atracaban en promiscuidad con los propios de la zona. La lectura de los textos de las Cantigas explica el fenómeno, ya que el asunto de la mayoría de los poemas se desarrolla en el Mediterráneo; solamente el argumento de tres cantigas con barcos menores (XCV, CXI, CLXXXIII) y otra con una nao (XXXVI) discurren en el Atlántico

Viene a cuento aquí el transcribir, el muy esclarecedor texto de la Primera Crónica General del propio Alfonso X, en que describe de dónde venían los barcos de altura que frecuentaban el río de Sevilla en las décadas que siguieron a la conquista cristiana de la ciudad, es decir, en los tiempos en que se estaban confeccionando los códices marianos. Se han destacado en negrita los lugares de procedencia atlánticos:

*El navío del mar viene por el río (de Sevilla) todos los días; de las naves et de las galeas et de los otros navíos de la mar, fasta dentro a los muros, apuertan allí con todas mercaderías de todas partes del mundo: de Taniar, de Çepta, de Tunez de Bogia, dAlexandría, de Jenua, de **Portogal**, de **Inglaterra**, de Pisa, Lombardía, de **Burdel**, de **Bayona**, de Cezilia, de **Gasconna**, de Catalonna, dAragón, et aun de França et aun de otras partes dallen mar, de tierra de cristianos et de moros, de muchos logares que muchas vezes y acaesçen⁴ (fig. 3).*

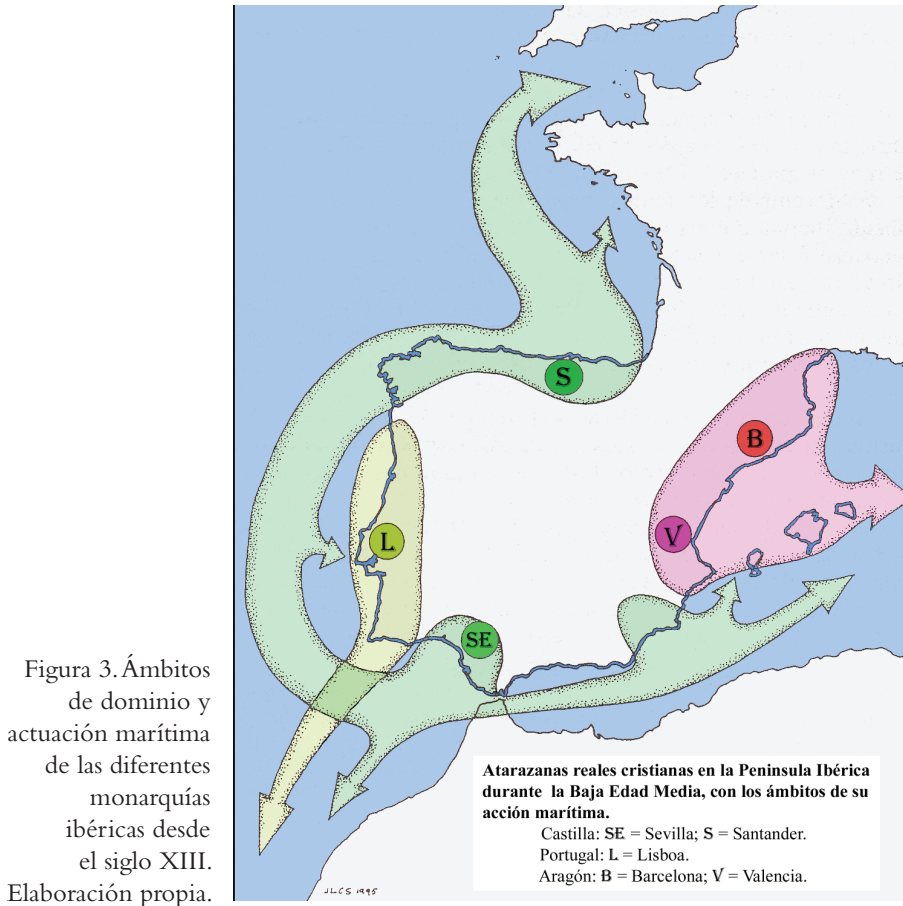
La ausencia de referencia a los puertos cantábricos solo puede interpretarse porque consideraban a sus embarcaciones como propias. Pero las preguntas son: ¿Cuáles eran los tipos de barcos que sostenían esa deslumbrantemente dinámica actividad? y ¿Cómo eran?

Las fuentes documentales latinas hispanas apenas distinguen entre dos clases de embarcaciones, las dedicadas al comercio, “nave”, y las construidas para la guerra, “galea”⁵. Raramente aparece el término “barca” o el de “pinaza”⁶. Más estimulante es la realidad ya romanceada del siglo XIII, especialmente gracias a

⁴ Alfonso X EL SABIO, *Primera Crónica General de España*, 3 vols., Ramón MENÉNDEZ PIDAL (ed.), Madrid, 1955, II, 789a.

⁵ José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya en el siglo XV*, Bilbao, 1966; Beatriz CAUNEDO DEL POTRO, *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, 1475-1492*, Madrid, 1984. Además, tal ocurre en los textos de las crónicas latinas, la *Historia Compostelana*, el articulado de los fueros, etc.

⁶ Ambos en el fuero de Bayona de Galicia (1201), Ermelindo PORTELA SILVA, *La región del obispado de Tuy en los siglos XII a XV. Una sociedad en la expansión y la crisis*, Santiago, 1976, pp. 176-177; “barca” también en el fuero de San Vicente de la Barquera (1210), Gonzalo MARTÍNEZ Díez,



las obras alfonsíes, pero también a otros textos jurídicos, económicos, históricos y literarios. Los testimonios escritos en romance a lo largo de esa centuria ponen de manifiesto una diversificación tipológica muy estimable, confirmada por las referencias que contemporáneamente comienzan a aparecer en los registros extranjeros que consignan la presencia de barcos castellanos.

Entre los testimonios documentales disponibles, destacan dos textos de muy distinta naturaleza, si bien ambos también procedentes de la segunda mitad del siglo XIII, cuya virtualidad consiste en que nos permiten ensayar una aproximación

“Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander”. *Anuario de Historia del Derecho*, XLVI Madrid, 1976, 599.



panorámica a la compleja diversidad y cuantía de buques presentes en aguas peninsulares. Uno de ellos es el código jurídico de las *Partidas de Alfonso X el Sabio*, confeccionado y redactado entre los años 1256 y 1263⁷; el otro se contiene en una concordia ajustada entre el concejo de Lisboa y los maestros, mercaderes y mareantes de la flota castellana presente en aquel puerto en enero de 1297 que habían protagonizado un encuentro violento con los hombres de mar locales⁸.

Aunque los textos de las *Partidas* sobre barcos, especialmente los de la II y la V, han sido citados y reproducidos con frecuencia, esto no siempre se ha hecho con rigor⁹. La enumeración sistematizada de los diferentes tipos de barcos usados en el reino que hizo el legislador, aparece agrupada según el sistema de propulsión predominante; concretamente, distingue entre los que se valían preferentemente de la fuerza del viento de los que se movían sobre todo mediante el esfuerzo de sangre que impulsaba los remos. No obstante, esta fuente no indica de ninguna manera cuales de las tipologías citadas procedían de los litorales cristianos, por tanto con las características diferenciales propias de las costas norteafricanas, de las habituales en el Sur y de los venidos del Este, es decir de los usados por los musulmanes andaluces y por los demás ámbitos del Mediterráneo, o lo que es lo mismo, no distingue a cual de las dos grandes tradiciones constructivas europeas pertenecían unos y otros.

En un intento de superar este inconveniente, ya procedimos en otro lugar a la reordenación con mayor detalle de las diferentes clases de barcos relacionados en *Las Partidas*¹⁰. En primer lugar, conviene distinguir entre los términos genéricos y los específicos con que aparecen las referencias a los barcos; el término genérico usado sistemáticamente en las *Partidas* para señalar a cualquier vaso flotante es el de “navío”; concretamente aparece escrito en noventa y una ocasiones, repartidas por mitad entre los dos títulos dedicados por completo en este código a los barcos. El redactado y sus contextos no dejan lugar a dudas

⁷ Alfonso X, *Las Siete Partidas del rey Alfonso X el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos*, 3 vols., ed. Real Academia de la Historia, Madrid, 1807 II, Partida II, tit. XXIV: “De la guerra que se face por la mar” y III, Partida V, Tit. IX: “De los navios et del pecio dellos”.

⁸ J. M. SILVA MARQUES, *Descobrimentos portugueses, documentos para a sua historia...*, 4 vols. y suplementos, Lisboa, 1944, supl. I, 21-25.

⁹ Por ejemplo, la utilización de versiones editadas entre los siglos XVI y XVIII, con transcripciones poco rigurosas y abundantemente interpoladas, ha inducido a algunos autores al error de aceptar la ucronía que supone la presencia de carabelas y balleneros en Castilla en tan temprana fecha, por ejemplo, Gervasio ARTIÑANO, *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920, (nota 37), 264; José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR, y otros, *Vizcaya en la Edad Media*, 4 vols. San Sebastián, II, 124.

¹⁰ José Luis CASADO SOTO, “Construcción naval y...” (nota 1), 433-501.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

respecto a que tal palabra abarcaba entonces tanto a las embarcaciones dedicadas a la guerra como al comercio o a cualquier otro uso, siempre que utilizaran alternativamente remos y velas¹¹.

También destacan con claridad otros dos términos genéricos, “naves” y “leños”, aplicados a otros tantos subgrupos. El primero de ellos, “nave”, se refiere a barcos mercantes de estimable tamaño, aunque en ocasiones pudieran participar en formaciones de armadas o aparezcan como “naves armadas en corso”; el segundo término, “leño”, se aplica a barcos de remos específicamente fabricados para el desempeño de funciones bélicas “navíos que son guerreros”¹².

Los tipos de diferentes barcos consignados son agrupados en el código bajo las palabras indicadas y son: en el término “nave”, las “carracas..., carracones et buzos,... naos,... cocas,... et haloques et barcas”; en el de “leños” están las “galeras..., galeotas, taridas, saetías y zabras”. Los primeros eran barcos de mayor bordo y prioritariamente veleros, mientras que los segundos preferentemente remeros y, en consecuencia, más largos, rasos y ligeros¹³. Aunque el documento aluda también a la existencia de otras embarcaciones menores, únicamente cita por su nombre a los “barcos”, relacionándolos con el servicio a los mercantes mayores englobados dentro del término nave¹⁴.

El alto valor de la concordia lisboeta reside en ser el único registro procedente del siglo XIII conocido sobre la composición de una de las flotas comerciales cantábricas, concretamente la que acudía con regularidad al estuario de la capital portuguesa. Su especial relevancia reside en dos razones; una es el alto número de barcos castellanos en él consignados, concretamente treinta y nueve; la otra, porque todos ellos, además de su nombre, aparecen con el calificativo de una tipología específica, con un puerto de procedencia y con el acompañamiento del nombre de su maestre y del de parte de la tripulación. Tan afortunadas circunstancias convierten a este escrito en un complemento excelente

¹¹ “Mas non dicen a otros navíos, sinon a aquellos que han velas et rimos”, *Partida II*, tít. XXIV, ley VII.

¹² La palabra “nave” aparece dos veces en la *Partida II* (guerra) y en treinta y cuatro ocasiones en la V (comercio). Respecto a la palabra “leño”, en la II se le relaciona primero con las galeras “armada de algunas galeas o de leños corrientes”, y más adelante se especifica cuales eran éstos, calificándolos de “galeas menores” y enumerando a continuación las diversas tipologías de las mismas, *Partida II*, tít. XXIV, Ley I y VII.

¹³ Aunque las “taridas” aparezcan en las dos clasificaciones, en realidad eran de la familia de los de boga como medio de propulsión, EBERENZ, *Schiffe...*, 1975, (nota 2), 271-277. Lo mismo puede decirse de los leños, según ya se ha explicado.

¹⁴ Para que “vaciasen algunas mercancías de la nave et las metiesen en barcos o en otros navíos pequeños... a las entradas de los puertos o de los ríos... porque son muy cargados y las entradas son secas o con angostura”, *Partida V*, tít. IX, ley VIII.



de *Las Partidas*. En él puede comprobarse que la totalidad de los mercantes castellanos pertenecía a tres categorías tipológicas, “naos, cocas y haloques”, con total predominio de las primeras (casi dos terceras partes del conjunto: veinticinco), seguidas a considerable distancia por las cocas, nueve, y aún más de lejos por los cinco aloques¹⁵.

Si bien es cierto que las cifras de un solo documento no tienen más valor que el indicativo, en este caso y dado lo rico de la información que contiene, sirven para corroborar claramente lo señalado por el resto de las fuentes contemporáneas conservadas, a saber, que en el siglo XIII y primera mitad del XIV el sector de costa más dinámico del Cantábrico y del reino de la Castilla unida definitivamente a León en 1230, era el conformado por las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (actual Cantabria), seguido por el guipuzcoano; mientras que Vizcaya y Galicia todavía no habían levantado vuelo, por lo que, junto a los puertos asturianos, se mantenían en un segundo plano¹⁶.

Es evidente que entonces los barcos se construían para pescar, para transportar gente y mercancías y para guerrear, por lo que las referencias funcionales, aquellas que en definitiva justifican y dan sentido a la propia existencia de las embarcaciones, constituyen otro de los elementos primordiales que explican la diferenciación tipológica. Sin embargo, dado el amplio margen de polivalencia funcional que se detecta en la documentación posterior para casi todos los tipos de buque, el privilegiar el criterio meramente funcional seguramente limita la comprensión de los problemas técnicos. Aunque normalmente las embarcaciones se concebían y labraban para una función específica, luego su alto coste y limitada vida forzaba a los propietarios a dedicarlas a lo que fuera, con tal de no tenerlos fondeados en puerto, en el caso de no encontrar el flete o los trabajos para los que fueron inicialmente diseñadas.

A continuación procuraremos documentar y describir los tipos de barcos existentes en las aguas peninsulares en los tiempos de las Cantigas ordenados en dos agrupaciones, los del Norte por un lado y los del Sur y el Este, por el otro.

¹⁵ Tanto la tipología de los buques como su cuantía contrastan con las de los descritos como propios de Portugal y del Algarve con que habían entrado en conflicto, ya que éstas se reducían a dos “naos”, un “baixel” con sardinas, otro con trigo, y unos “barcos” y “barcas” sin mayor detalle; como puede comprobarse, ninguna coca ni aloque.

¹⁶ Aunque en el encabezamiento del documento original se cita, además de todos los que aportaban barcos, al puerto de La Coruña, luego en el texto no aparece buque alguno adscrito a esa localidad ni a ninguna otra gallega. De Asturias únicamente se consigna un aloque de Avilés (Véase la nota 8).



IV. Barcos del Norte

En los documentos castellanos la palabra “nave” se utiliza tanto para designar genéricamente a los barcos de altura como al tipo específico constituido por el de mayor porte de todos ellos. Tal como vimos más arriba, en los puertos del Norte este genérico incluía a las naves o naos propiamente dichas, a las cocas y a los aloques. Todos ellos buques de alto bordo y propulsión eminentemente vélica.

Nave, Nao. Era el barco mercante de mayor tamaño entre los construidos en los puertos del cantábrico. Está presente en la Cantiga XXXVI, en las citadas *Partidas* y en la *Crónica General*, cuando describe la armada aprestada en el Cantábrico para la conquista de Sevilla. También en los *Milagros* de Berceo¹⁷. Las primeras referencias en castellano de la forma “nao” está en la *Partida* V, tít. IX, ley IV y en el arancel portuario más antiguo conocido del reino de Castilla (ca.1280)¹⁸. Desde entonces se alterna una u otra denominación en los documentos, a modo de sinónimo, hasta que en el siglo XV prevalece definitivamente en las fuentes castellanas la palabra “nao”. Eran barcos de alto bordo y doble roda simétrica, que arbolaban una sola vela cuadra y se gobernaban mediante una espadilla, especie de remo-timón fijado elásticamente en el costado de estribor. En las últimas décadas del siglo comenzaron a ser representadas con una superestructura en forma de castillete en la zona de popa, para resguardo del timonel y atalaya desde donde hacer daño al enemigo; función esta última que también desempeñaba la cofa rodeando la cumbre del mástil, que aparece por primera vez en el gran sello de Santander pendiente de un documento de 1297. Otra primicia tecnológica se encuentra en la nao del sello de San Sebastián, donde por primera vez se ven flechastes sobre los obenques¹⁹.

La iconografía de las naos es relativamente abundante, ya que, en tanto que eran el mayor de los barcos de los puertos cantábricos y la fuente de su riqueza de la que estaban más orgullosos, es la que aparece como emblema en los sellos concejiles. Solo hay una cantiga en el código de El Escorial, ya citada,

¹⁷ Gonzalo BERCEO, *Obras Completas*, Fundación José Antonio de Castro, Madrid, 2009. “Mou-josse la tempesta, una oriella braua,/dessarro el maestro que la naue gujaua;/.../Rompiose lis la naue yuso en el fondon”

¹⁸ Américo CASTRO, “Unos aranceles de aduanas del siglo XIII”, *Revista de Filología Española*, VIII (1921), 9-13. “...e la nao uenga a qualquir destos puertos todos quatro... Sant Ander, Castro dOrdiales, Laredo Sant Vicent dela Barquera.”

¹⁹ José Luis CASADO SOTO, “Barcos atlánticos españoles en sellos concejiles medievales”, en *Navigare necesse est, Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Híguera*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2008, 109-141.



donde se representa este tipo de buque. Un raro antecedente de hacia 1230 lo proporciona Jiménez de Rada²⁰ (figs. 4 a 7).

Coca. Tipo de barco de alto bordo y propulsión a vela cuyo porte durante este periodo era la mitad que el de las naos; adaptación hecha por los mareantes del Cantábrico del de su mismo nombre desarrollado por la Hansa en el Báltico y el Mar del Norte. Las mayores diferencias apreciables respecto a las naos consistían en que la roda y el codaste no eran curvos, sino rectos, y que incorporaban un todavía rudimentario timón de codaste. Dos citas en los registros ingleses de 1230 proporcionan buena y muy temprana prueba de su adopción por los hombres de mar cantábricos²¹. *Las Partidas* (1256-63) confirman la presencia del tipo y la concordia de Lisboa (1297) ratifica su relativa abundancia como segunda tipología entre los barcos mercantes de altura del Cantábrico dedicados a la carrera de Portugal²². Desde el último tercio del siglo XIII estos barcos construidos en el Cantábrico operaban con regularidad en el Mediterráneo y a comienzos de la centuria siguiente menudeaba la presencia de cocas castellanas desde Italia hasta Flandes. En las fuentes catalanas las primeras referencias están datadas en los años 1313 y 1315²³.

Hasta el día de hoy desconocemos iconografía ibérica de las cocas del siglo XIII, no así de las de la primera mitad del XIV, como es el caso de la representada en la catedral de Vitoria, el grafiti del castillo de Olivenza²⁴ o las miniaturas del código de la crónica Troyana conservado en El Escorial (figs. 8 a 10).

Haloque o Aloque. Es otro barco de altura de tipología importada desde las aguas septentrionales europeas, aunque peor conocido en sus características que el de las cocas. La forma con que aparece la palabra en los documentos es diversa; en castellano “haloque”, “halop”, “aloque”; en portugués “alope”, “aloque”; en latín, “holac”, “holoc”, “hulloc”, etc. Los filólogos concuerdan en que se trata de una derivación del flamenco “hulk”, del que posiblemente también procediera el tipo. Es probable que fuera una embarcación menor y más rasa

²⁰ Rodrigo JIMÉNEZ DE RADA, *Breviarium Hystorie Catholice*, Biblioteca de la Universidad Complutense, Mss 138.

²¹ “Una navi e duabus coggis de Ordiales”, en *Close Rolls of Reing of Henry III preserved in the Public Record Office 1227-1231*, Londres, 1902, 21-24; “in coga Boni Amici de Pampeluna”, en *Patent Rolls of the Reing of Henry III preserved in the Public Records Office 1225-1232*, Londres, 1903, 383.

²² De los treinta y nueve barcos que la formaban, casi una cuarta parte eran cocas, concretamente nueve: las San Juan, Sancto Spiritu y Sam Sebasctiao del puerto de San Sebastián; la Sancta María del de Laredo; las de Deus, Sam Nicolao y Sam Johan del de Santander; las Scarlata y Santa María de Avilés. Véase la nota 8.

²³ EBERENZ, *Schiffe...*, 1975, (nota 2), 98.

²⁴ Alfredo PINHEIRO MARQUES, *Inscripções medievais no Castelo de Olivença*, Centro de Estudos do mar, Figueira de Foz, 2000, 86-91.



Figura 4. Única nao mercante cantábrica que aparece en las *Cantigas*. Códice de El Escorial, Ms. T-I-1, cantiga XXXVI, f 54v-2.



Figura 5. Gran sello del concejo de Santander, 1297. Archivos Nacionales de Francia, París. Calco del autor



Figura 6. Sello concejil de San Sebastián, 1297, Archivos Nacionales de Francia, París y Archivo Municipal de Pamplona. Calco del autor



Figura 7. Jimenez de Rada, *Breviarium Hystorie Catholice*, Biblioteca de la Universidad Complutense, Mss 138.



que las naos y las cocas, lo que facilitaría el uso más frecuente de remos. Su desaparición en las fuentes castellanas casi a mediados del siglo XIV coincide más o menos con la aparición de otro tipo con características semejantes, el ballener, que pudiera ser su descendiente. En las fuentes francesas aparece ya en 1242, en las castellanas hemos visto que se cita en las *Partidas* (1256-63), mientras que en los registros ingleses todos los haloques hispanos que se consignan procedían de los puertos del Cantábrico²⁵ también aparece en las cuentas de Sancho IV²⁶, como propiedad de armadores de Laredo en 1292. Está ausente en la documentación catalana²⁷. Desconocemos iconografía hispana de los haloques.

Navío. Además del uso como genérico en las *Partidas* y otros textos ya descrito, el término también hacía referencia a una tipología de barcos de altura menores cuyas peculiaridades las fuentes no permiten deducir²⁸.

Los barcos de preferente propulsión rémica documentados en el Atlántico ibérico eran los siguientes, de mayor a menor:

Barca o barcha. Se encuentran barcas tanto en Portugal y en la fachada atlántica europea como en el Estrecho y en Levante desde el siglo XIII, lo que implica el que bajo el mismo nombre se cobijaran diversas clases de embarcaciones más o menos diferenciadas, pero con dos aspectos comunes, su tamaño mediano o menor y la posibilidad de armar un orden de remos por cada banda. Un documento portugués de 1254 las describe como venidas desde Francia; otro, consistente en un arancel de 1293 de la misma nación, distingue entre las de menos y las de más de cien toneles, situando a estas últimas en los tráficos con Bretaña, Flandes e Inglaterra, posiblemente también procedentes de allí²⁹. Las posteriores barcas mercantes gallegas estudiadas por Ferreira corroboran estos extremos, fijando tonelajes medios en torno a los sesenta toneles³⁰ (fig. 11).

Galea. Embarcación originalmente de procedencia mediterránea, era el buque de guerra por antonomasia, tanto en el Norte como en el Sur. Hay que esperar a mediados del siglo XIII para poder documentar por primera vez la

²⁵ En 1266 estaba en Wichelsea el “holac of Fuenterrabia”, Wendy CHILDS, *Anglo-Castilian trade in the Middle Age*, Manchester, 1978, 158; A.

²⁶ En 1293 el “halop San Nicolo de Laredo” cargó en Santander hierro y cáñamo para las Atarazanas de Sevilla. A. LÓPEZ DAPENA, *Cuentas y gastos (1292-1294) del rey D. Sancho IV el Bravo (1284-1295)*, Córdoba, 1984, 433.

²⁷ EBERENZ, *Schiffe...* (nota 2), 205-208.

²⁸ EBERENZ, *Schiffe...* (nota 2), 237-244.

²⁹ “...que todas las Barcas que fossen de Cem tonées acima e cargase nos portos dos meus Reynos pera en Frandes ou pera Lombardía, ou pera Bretanna, ou pera a Rochela, que paguen vijnte soldos... E as outra Barcas que forem de Cem tonées a fundo que pagasen dez soldos”, SILVA MARQUES, 1944, I, 7 y 22.

³⁰ Elisa FERREIRA, *Galicia y el comercio...*, (nota 2), 244-250.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

Figura 8. Coca cantábrica representada en la portalada de la catedral de Vitoria. Comienzos del siglo XIV.

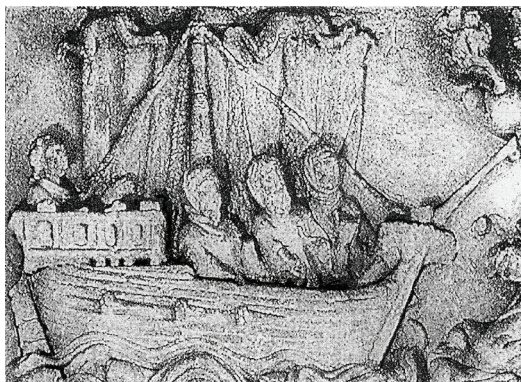


Figura 9. Coca atlántica ibérica en el castillo de Olivenza, Primera mitad del siglo XIV. Coca cantábrica en un libro de registro portuario de Palma de Mallorca. Calcos del autor.

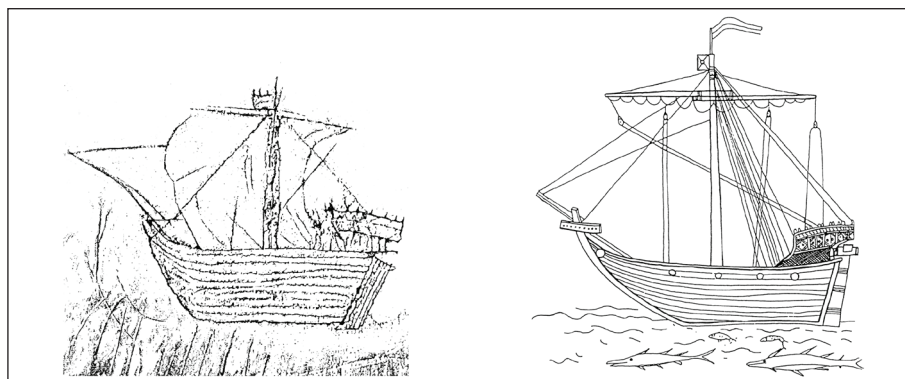


Figura 10. Cocas castellanas en el código de la Crónica Troyana del monasterio de El Escorial.



Figura 11. Barco representado en el sello concejil de San Vicente de la Barquera, 1282 y 1295. Archivo Municipal de Nájera. Calco del autor.

construcción autóctona cristiana de este tipo de buques, tanto en las riberas del Cantábrico como en Sevilla. Dice la Crónica General que Fernando III ordenó en 1247 a “Remón Bonifaz, un ome de Burgos”, que volviese al Norte “apriesa, que fuese guisar naves et galeas, et la maior flota que podiese et la meior guisada, et que veniese con ella para Sevilla”. A pesar de la inferioridad numérica, las unidades navales cristianas lograron imponerse a las musulmanas, lo que dice mucho de su calidad estructural, marinera y guerrera³¹. Ya entrada la centuria siguiente, se comprueba que algunos puertos del Cantábrico, como Santander o Bayona de Galicia, contribuían al esfuerzo bélico con galeas construidas para el real servicio a costa de sus vecinos³². Hecho corroborado y ampliado

como práctica normalizada por otro documento de 1352, donde se comprueba que por lo menos tres de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, Castro Urdiales, Laredo y Santander, estaban obligadas en tiempo de guerra a servir al Rey con otras tantas galeras construidas en sus respectivos puertos y a su costa³³. Las condiciones del mar en el Atlántico difieren bastante de las que rigen en el Mediterráneo. Por ello, aunque las galeras fabricadas en el Sur siguieron más ajustadas a los patrones mediterráneos, las labradas en los puertos del Cantábrico, tuvieron que adaptarse a las más duras características de las aguas atlánticas, reforzando la

³¹ Et las naues et las galeas que Remon Bonifaz traye eran fasta treze, et las de los moros de treynta arriba; esto sin los baxeles menudos, de toda parte auie asaz”, Ramón MENÉNDEZ PIDAL, (ed.), *Primera Crónica General de España*, 3 vols., Madrid, 1977; entre las páginas 748 y 761 del tomo II se describen con detalle las acciones navales ocurridas entre agosto de 1247 y noviembre de 1248, cuando la ciudad capituló.

³² Santander logró de Alfonso XI en 1336 una importante exención “porque avían fecho muy gran costa de una galea que fisieron, e nos an de dar, e la tenían presta e endereçada”, José Luis CASADO SOTO, “Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander”, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos ‘Juan de la Cosa’*, V (1987), 62; en la confirmación de los privilegios de Bayona de 1337 se dice que “las galeas que oviesen de dar a la flota del Rey fuesen de sesenta remos e de más non”, H. RAMOS, *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, Madrid, 1925, 38.

³³ “E quando el rey había guerra con moros... e mandaba fazer armada de galeas en la marisma de Castiella, en Castro et en Santander e en Laredo... (cada una de ellas) lo servían con una galea de sesenta remos trincada, e con sesenta omes...”, Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, *Libro Becerro de las Behetrías de Castilla*, 3 vols., Valladolid, 1981, II, 181, 568 y 569.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

estructura y elevando las bordas. Cabría pensar que la previsible menor eslora supondría un número menor de remos por banda, pero las fuentes hablan reiteradamente de galeras norteñas de 60 remos, lo que hace 30 por cada borda. Su eslora sería más corta sólo si fueran birremes.

Las mejores representaciones de galeras del siglo XIII ibéricas son las que aparecen en las Cantigas y en una viga de artesonado de Teruel³⁴.

Pinaza. En principio fue una pequeña embarcación de pesca con la que también se practicó el comercio de cabotaje, pero de uso tan generalizado que con su nombre se llegó a calificar a la totalidad de las flotas de esa naturaleza en los puertos cantábricos durante la Baja Edad Media³⁵. Hoy en día se descarta el origen meridional del tipo, atribuido por estudiosos del siglo XIX a barcos de pino, a partir de citas clásicas; la documentación demuestra inequívocamente que era un barco propio de las aguas atlánticas, con presencia abundante desde el Norte de Portugal hasta las costas del Canal de la Mancha³⁶.

Como acabamos de ver, las citas más antiguas conocidas de pinazas se sitúan en Galicia a comienzos del siglo XIII. Precisamente son de poco más tarde unas cuantas referencias castellanas que identifican a la pinaza con la galera, sin duda por su común propulsión a remo³⁷. Aunque Bernard sugiriera un posible origen gascón del tipo, las alusiones más antiguas conservadas son prácticamente contemporáneas a lo largo de todo el Cantábrico, tal como señaló Ferreira³⁸.

De Galicia proceden las únicas sucintas descripciones sobre la morfología de estos barcos, consistentes en los escuetos predicados “de duas proas” y “pinaza de dos vicos”³⁹. Esa característica coincide plenamente con la iconografía

³⁴ Concretamente las galeas se encuentran en las cantigas XXXVb y XCV del código de El Escorial, así como la 64bis del de Florencia. La viga de artesonado turolense se conserva en el Museo Nacional de Arte de Cataluña.

³⁵ Así en el fuero de Bayona (1201) o en los de Pontevedra, Padrón y Noya mediada la misma centuria, Elisa FERREIRA, *Galicia en el Comercio...* (nota 2), 261-262; en las ordenanzas de pescadores de San Vicente de la Barquera de 1330, Valentín SAINZ DÍAZ, *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1973, 209-210; en las de Bermeo de 1353, J. A. PÉREZ, *Las ordenanzas de la cofradía de Pescadores de San Pedro de Bermeo, 1353*, Bermeo 1953; en las de Lueza de 1468, M. J. SUÁREZ ÁLVAREZ, “El nobilísimo gremio de navegantes de Lueza. Ordenanzas de 1469”, *Asturiensia Medievalia*, 2 (1975), 239-258; etc.

³⁶ Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer a Bordeaux (1400-1550)*, 3 vols, París, 1968, 261-271.

³⁷ “Non se sy le dizian galea o pinaza”, Gonzalo de BERCEO, *Veintitrés milagros*, *Nuevo manuscrito de la R.A.H.*, Revista de Filología Española, anejo 10, Madrid, 1929, 88; en cuanto a, galeas de la carta puebla de Plencia (1299), por el contexto parecen aludir a los barcos de pesca y balleneros del lugar, J. R. ITURRIZA, *Historia General...* (nota 42), 212-213.

³⁸ Rolf EBERENZ, *Schiffe...* (nota 2), 252-256.

³⁹ Elisa FERREIRA, *Galicia y el comercio...*, (nota 2), 262, donde informa que todavía hoy en la ria de Arosa la palabra “bico” es sinónimo de proa.



procedente del otro extremo del Cantábrico, la contenida en los sellos de Bermeo y de Fuenterrabía (1297), en que efectivamente aparecen representadas sendas embarcaciones, una con patrón y probablemente cuatro remeros y la otra con patrón y tres, ambas dedicadas a la captura de la ballena⁴⁰. El casco de las dos embarcaciones se muestra largo y estrecho, con pronunciado lanzamiento en las dos rodas, que se prolongan desmesuradamente en curva hacia arriba. La fuerte incisión con que está marcada la tablazón indica un forro a tingladillo.

Ya dijimos que la documentación relaciona a las pinazas tanto con la pesca como con el acarreo, pero son más abundantes y generales las citas que las vinculan con la primera de esas actividades. De hacia 1240 es una cita literaria tan explícita como la recogida en las cuartetas del *Libro de Apolonio*: “Vió un ome bueno que andaba pescando, cabo de huna pinaça sus redes adobando”⁴¹. Los tamaños de las embarcaciones incluidas bajo este nombre debieron de ser muy variados; un documento de Ribadeo de 1258 distingue entre las menores y las mayores de seis toneles; en 1353 los de Bermeo establecieron que ninguna fuera menor de “dieciocho codos del codo menor”, es decir, de diez metros de eslora⁴²; en 1490 los pescadores de San Vicente de la Barquera prohíben engolfarse en alta mar a las “pinazas besugueras” que no tuvieran de doce codos de quilla en adelante, es decir, casi siete metros, mientras que las que pretendieran marear en invierno debían “de tener forzadamente quince codos de quilla llana y no menos”, de lo que resultan unos ocho metros y medio⁴³; cifras que, con los lanzamientos de roda y de codaste, coinciden más o menos con los diez metros de las de Bermeo.

Las pinazas se adaptaban a la práctica del comercio de cabotaje aumentándoles el franco bordo o “mareaje”, mediante el suplemento de facas o burlingas, es decir, más hiladas de tablas de quita y pon sobre las bordas⁴⁴. Parece que las dedicadas al comercio se hicieron cada vez mayores, distanciándose de las que seguían practicando fundamentalmente la pesca⁴⁵. No obstante la utilización de

⁴⁰ El de Bermeo en el ARCHIVO GENERAL DE NAVARRA, *Sec. Comptos*, cajón 4, n° 105; el de Fuenterrabía en ARCHIVES NATIONALES, París, Y-615, n° 94.

⁴¹ *Biblioteca de Autores Españoles*, LVII, Madrid, 1952, 287.

⁴² Los codos utilizados en los astilleros del Cantábrico en el siglo XVI eran dos, el menor o de Castilla = 0,5572 m y el mayor o de ribera = 0,5746, J. L. CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, 60-67. Para las ordenanzas, véase nota 32.

⁴³ Valentín Saíz Díaz, *Notas históricas...* (nota 32), 535.

⁴⁴ Dicen al respecto las ordenanzas de Bermeo: “hayan de llevar y lleven las pinazas que anduvieren en la costa dos mareajes fornecidos, seiendo con burlingas de dos o tres bornes, y las que andan sin burlingas, un mareaje y medio fornecidos”, J. A. PÉREZ *Las ordenanzas...*, (nota 32) 47.

⁴⁵ “E luego don Tello fuyó a Vizcaya e llegó a Bermeo, e... entró en las pinazas de pescar e fuese para un lugar cerca de Bayona”, Pero LÓPEZ DE AYALA, *Crónica del rey don Pedro Primero*, BAE,



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...



Figura 12. Pinaza o barco de pesca atlántico en la cantiga CLXXXIII del código de El Escorial.



Figura 13. Pinaza o barco atlántico en la cantiga 6 del código de Florencia.

velas sobre mástiles abatibles, el modo de propulsión preponderante en la familia de las pinazas siguió siendo el de los remos, incluso en las de mayor porte⁴⁶. Las fuentes portuguesas agrupan a las pinazas con las carabelas y barcas de pesca desde la temprana fecha de 1255⁴⁷.

Por lo que respecta a la iconografía de las pinazas del siglo XIII, a las imágenes de los sellos de Fuenterrabía y Bermeo, ya reseñadas, habría que añadir las que aparecen en la cantiga CLXXXIII de El Escorial y en la 6 del código de Florencia (figs. 12 a 15).

Barco. Pequeña embarcación del ámbito atlántico y de propulsión rémica que, según las referencias más antiguas, aparece vinculada a la pesca y navegación interior por ríos y estuarios. En las fuentes portuguesas se consigna desde el siglo X y en las castellanas desde el XII⁴⁸. La cantiga 81 del código de Florencia, en que se representa un barco de pasaje fluvial, quizás pueda adscribirse a esta tipología (figs. 16 y 17).

Batel. Embarcación menor propulsada a remo, aunque podía arbolar una vela sobre palo abatible, que se utilizaba como auxiliar de los barcos de mayor

LXVI, Madrid, 1953, 483.

⁴⁶ En 1422 “vino el preboste de Deva... con grandes pinazas de remos e desembarcaron en una alvorada en Vaquío”, Lope GARCÍA DE SALAZAR, *Bienandanzas e fortunas*, 4 vols., Bilbao, 1955, IV, 198.

⁴⁷ J. M. SILVA MARQUES, *Descobrimentos...* (nota 8), 255.

⁴⁸ Rolf EBERENZ, *Schiffe...* (nota 2), 46-49.



Figura 14. Pinaza ballenera en el sello del concejo de Fuenterrabía, 1297. Archivos Nacionales de Francia, París. Calco del autor.

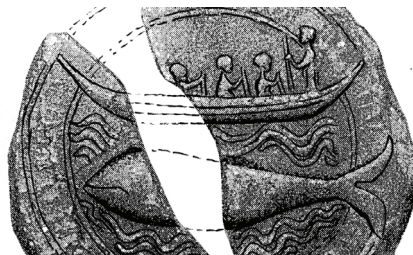


Figura 15. Pinaza ballenera en el sello del concejo de Bermeo, 1297. Archivo General de Navarra, Sección de Comptos. Pamplona. Calco del autor.



Figura 16. Barco de pasaje en el código de la Biblioteca Nacional de Florencia, Ms. Rr 20, cantiga 81, 103v-6.

porte, tanto comerciales como guerreros. Con ellas se efectuaba el barqueo entre los buques fondeados y las riberas, además de ayudar en la maniobra por aguas estrechas, remolcar en las calmas y para ir delante comprobando la profundidad en puertos con poco calado. Aparece reseñada en las fuentes documentales castellanas y portuguesas desde el siglo XIII⁴⁹, así como profusamente citado y representado en los dos códices de las *Cantigas de Santa María*, aunque sólo en su versión mediterránea, ya que los del Atlántico se diferenciaban de estos por tener la doble roda simétrica y el forro a tilgladillo.

⁴⁹ Rolf EBERENZ, *Schiffe...* (nota 2), 56-61.



Figura 17. Pinaza pequeña o batel atlántico en el código de la Crónica Troyana de la Biblioteca Menéndez Pelayo, Santander.



V. Barcos del Sur y del Este

Son las embarcaciones de este ámbito geográfico las que merecieron la atención abrumadoramente prioritaria de los que confeccionaron los códigos de las *Cantigas*. De mayor a menor, la flota correspondiente a estas costas estaba formada, cuando menos, por las siguientes tipologías:

Carraca. El mayor de los buques mercantes, su denominación aparece en casi la totalidad de las ocasiones asociado a grandes buques veleros de alto bordo propios de las repúblicas medievales italianas, tanto en las fuentes castellanas como en las portuguesas⁵⁰. En otro lugar ya demostramos que esto siguió siendo así durante el último tercio del siglo XV y en el XVI, donde también se puso en evidencia que su porte medio doblaba con creces al de las naves castellanas contemporáneas⁵¹. Aunque la palabra carraca no aparezca describiendo a barco alguno en las *Cantigas*, dado que trece de las “naves” representadas arbolan dos mástiles⁵², algo característico de los mayores entre los mercantes, entendemos que permiten adscribirlos directamente al tipo carraca, entendiendo aquí el término nave como genérico de barco mercante. Desde luego su aspecto las vincula inequívocamente a los barcos mediterráneos, tanto por el fuerte arrufo (cubierta curvada hacia arriba por los extremos, hecho acusado en las *Cantigas*

⁵⁰ ROLF EBERENZ, *Schiffe...*, (nota 2), 1975, 92-98.

⁵¹ JOSÉ LUIS CASADO SOTO, “Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico”, en *Andalucía, América y el Mar*, Sevilla, 1991, 127-133.

⁵² Concretamente las cantigas IX, XVb, XXIII, XXVb, LXVa, CXII, CXVa, CLXXII, CXCIII de El Escorial y las 16, 46 y 53 del de Florencia.



Figura 18. Gran nave mediterránea o carraca de dos palos en el códice de la Biblioteca Nacional de Florencia, Ms. Rr 20, cantiga 16, 18r-4.



Figura 19. Carraca participando en acción de guerra en las *Cantigas*. Códice de la Biblioteca Nacional de Florencia, Ms. Rr 20, cantiga 46, 59v-1

por la distorsión de la eslora) como por la galería o carroza de popa que abraza a la tribuna, o tillado sobreelevado a la cubierta, que defiende a los dos gobernalles o timones laterales, de forma semejante a como se ve en las galeras. Todo ello abunda en la indicación de gran tamaño, impresión acusada por el robusto refuerzo de la base de los mástiles, así como la presencia en uno de ellos de sendos escobenes para el paso de los cables que aferran las anclas mayores⁵³. Otro elemento que corrobora la posible condición de carracas para estas naves mediterráneas es la alta proporción entre las mismas dedicadas transporte de peregrinos a Oriente desde Italia o Grecia⁵⁴. Todos los mástiles cuentan con el cesto para el vigía o “gata” cerca de su perilla, que también servía para tirar flechas, piedras o cal al enemigo en los malos encuentros. Las raras apariciones del diminutivo “**carracón**” en la documentación española y portuguesa califica siempre a barcos de genoveses o de moros (figs. 18 y 19).

Nave. En el Sur y en el Mediterráneo, era el segundo buque mercante en tamaño, por detrás de la carraca. Durante el periodo que nos ocupa se diferenciaban de esas últimas, además de en el tamaño, en que únicamente arbolaban un mástil. Por lo demás eran muy semejantes, con la misma asimetría entre branques, los dos gobernalles y la carroza de popa. Al igual que las naos

⁵³ Cantiga 16 del códice de Florencia.

⁵⁴ Cantigas XVb, XXXIII, LXVa, CXVa y CLXXII del códice de El Escorial.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

Figura 20.
Carracas
y bateles
mediterráneos
en al retablo de
Santa Úrsula
en la iglesia de
San Francisco
de Palma de
Mallorca



norteñas, podían formar parte de las armadas aprestadas en tiempo de guerra. Aunque se citan con profusión en la crónica de Jaime I, la historiografía catalana sobre barcos medievales se ocupa de los de los siglos posteriores⁵⁵.

Las representaciones de naos meridionales de las *Cantigas* se complementan con las del *Lapidario* y con pinturas como las del retablo de Santa Úrsula en la iglesia de San Francisco de Palma de Mallorca o las de la citada viga de artesanado de Teruel (fig. 20).

Galea. Embarcación originalmente de procedencia mediterránea, era la mayor de la familia de buques diseñados para la guerra denominada de las “fustas” o “leños”. Los cascos de estos buques representados en las *Cantigas* muestran un arrufo considerable, acusado especialmente en el extremo de popa, en cuya curva se cobija una tribuna descubierta, flanqueada por dos prominentes adornos en forma de cuernos. Los timones laterales, llamados “gobiernos” en el siglo XIII, aquí salen de orificios practicados en el casco bajo la tribuna, al igual que los remos, dispuestos en un solo orden. Aunque en este siglo ya se había generalizado la cubierta corrida, como confirman las cuentas de Sancho IV. En cuanto al número de mástiles que arbolan, en las de las *Cantigas* siempre

⁵⁵ Marcel PUJOL, *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana*, Base Editorial, Barcelona, 2012; Guillem MORRO VENY, *La marina catalana a mitjan segle XIV*, Museo Marítimo de Barcelona, 2005; Albert ESTRADA RIUS, *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana*, Museo Marítimo de Barcelona, 2004; José María MADURELL Y MARIMON, “Antiguas construcciones de naves (1316-1740)”, *Hispania Revista Española de Historia*, (Madrid, 1968), 108, 159-195 y 109, 357-391.



es sólo uno y en candela, es decir, recto, que aparece a palo seco con la vela arriada cuando la galera marcha a boga⁵⁶, o cruzando vela cuadra (E-8) cuando lo hace con el viento. Nada indica la existencia de “postizas”, estructuras proyectadas fuera de las bordas para apoyo de los remos en su función de palanca, aditamento posiblemente posterior. De las tres cantigas con “galeas”, una es de cristianos y las otras dos de moros, sin que se aprecien diferencias significativas entre ellas; todas tres con gente de guerra.

Una vez tomada Sevilla a los almohades, el rey Fernando III mandó en 1251 a Roy García de Santander preparar una gran expedición contra Salé, al otro lado del Estrecho, para lo que “galeas et baxeles mandaba fazer e labrar a gran priesa, et guisar naves”, operación frustrada en el último momento por la muerte al monarca⁵⁷. Ello no fue obstáculo para que su hijo Alfonso X concluyera con celeridad la reconstrucción de las Atarazanas de Sevilla en 1252, donde inmediatamente se procedió a la construcción de diez galeras que, en agosto del año siguiente, perfectamente aprestadas, se entregaron a sus respectivos cómitres; galeras a las que pronto se añadieron otras seis⁵⁸. Formalizada entonces la institución del Almirantazgo, fue ella la encargada de controlar el mantenimiento y operatividad de la armada permanente de galeras constituida en aguas del Guadalquivir⁵⁹. El desastre y destrucción de efectivos ocurrido ante Algeciras en 1278 obligó al Rey a recurrir de nuevo al Norte para reconstruir su armada⁶⁰, además de volver a la vieja práctica de alquilar galeras genovesas. No tenemos otra iconografía contemporánea que la descrita en el epígrafe dedicado a las galeras del Norte (figs. 21 y 22).

Saetía. Era la segunda embarcación por tamaño de la familia de las fustas. De menor eslora y más sutil que la galera no sólo se la documenta en

⁵⁶ Cantigas XXXVb de El Escorial y 64bis del de Florencia.

⁵⁷ Ramón MENÉNDEZ PIDAL (ed.), *Primera Crónica...* (nota 28), cap. 1.131, 770.

⁵⁸ Cada galera la entregó el Rey “fecha e guisada de quanto pertenece a galea, e nos la avemos de tener, e de rogoardar, e de renovar, e de refazer cuemo siempre esta esta galea, sana e guisada... e avemos de fazer de nuevo cada siete años”, Antonio BALLESTEROS, *Sevilla en el siglo XIII*, Madrid, 1913, doc. 69.

⁵⁹ Juan M. BELLO LEÓN y Alejandro MARTÍN PERERA, *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media, Anexos Medievalismo*, 2012; Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, “Las Reales Atarazanas de Sevilla, 1252-1493. Un astillero medieval en el extremo occidental de Europa”, en David GONZÁLEZ CRUZ (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Sílex Universidad, Madrid, 2012, 349-367.

⁶⁰ A tal fin logró también el permiso del rey de Inglaterra para hacer algunas galeras contra sarracenos en Bayona, por tanto del tipo de las cantábricas, según documentos de 1278 y 1280 publicados por Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla. Desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid, 1893, 385-386.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

Figura 21. Galeras en la cantiga XXXV del código de El Escorial, Ms. T-I-1, 53r-1.



Figura 22. Galera de mediados del siglo XIII en una viga procedente de Teruel, en el Museo Nacional de Arte de Cataluña.



las formaciones de armada, sino también y especialmente como instrumento con que los moros practicaban el corso. Como todos los buques diseñados para ser propulsados prioritariamente a remo requerían poco calado y corta altura de bordas, mayor longitud (eslora) respecto a la anchura (manga) y, en consecuencia, el menor peso posible, a fin de optimizar el esfuerzo de los remeros; máxime cuando se trataba de barcos que demandaban un gran número de hombres en proporción a su tamaño, para lograr desplazarlos a velocidad suficiente durante el tiempo y la distancia que los hicieran realmente operativos.



Figura 23. Saetía en el código de la Biblioteca Nacional de Florencia, Ms. Rr 20, cantiga 64bis, 83r-1.

La “galea de corsarios” representada en el código de Florencia⁶¹ se diferencia de las que aparecen en el del Escorial en dos aspectos significativos: tiene solamente 8 remos por banda, en vez de los 12 ó 13 de las escorialenses, pero están dispuestos en dos órdenes superpuestos; el resultado es una eslora bastante menor y la posibilidad de mayor rapidez, características ambas de las tipologías de las embarcaciones menores de la misma familia, por lo que entendemos que, con muy pocas dudas, se puede adscribir al tipo saetía. No conocemos cita alguna de saetías construidas en el Cantábrico (fig. 23).

Buzo. Aparte de la cita en Las Partidas, desconocemos cualquier otra alusión en fuentes castellanas o portuguesas, no así en las catalanas, donde se encuentran en textos procedentes del siglo XIII y comienzos del XIV, o en las italianas, en que lo hacen aún desde antes⁶².

Galeotas, taridas y zabras. La familia de los leños que encabezaban las galeras, de embarcaciones concebidas para la agresión guerrera, preponderantemente rémicas, largas y rasas, estaba muy diversificada en el Mediterráneo. Como hemos visto, las *Partidas* citan, además de las descritas, a galeotas, taridas y zabras. Parece que las galeotas eran menores que las saetías, y las zabras todavía menores que las galeotas. Las taridas eran leños de construcción muy

⁶¹ Cantiga 64bis del código de Florencia.

⁶² Rolf EBERENZ, *Schiffe...*, (nota 2), 68-72.



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

especializada para el transporte de caballos. Otros documentos contemporáneos citan también como pertenecientes a esta familia a los **galeones**, **uxeles**, **barbotas**, **tarufeas** y **cárabos**.

Barco. Embarcación menor de propulsión a remo y vinculada a la práctica de la pesca y de la navegación interior por ríos y estuarios. Los dos barcos que protagonizan escenas de pesca en las *Cantigas*⁶³, cuya historia los ubica en el río de Sevilla y en el Algarve, tienen aspecto muy semejante entre si y claramente diferenciado del de los bateles por la menor asimetría entre sus rodas y la mayor prominencia de éstas, especialmente en el caso de la de popa.

Batel. Como ya dijimos, el batel aparece en las fuentes documentales con dos acepciones principales, el de buque auxiliar al servicio de barcos mayores⁶⁴ y el de la menor de las embarcaciones de pesca⁶⁵. La totalidad de los ocho bateles representados en las *Cantigas* pertenecen a la primera acepción⁶⁶. Siempre son el recurso de escape de una nave mercante a punto de perecer, en que la tripulación se pone a salvo a fuerza de remos, salvo en una de las escenas, en que el batel aparece en dos viñetas propulsado a remo y en otras dos a vela (XXXIII). Pero no se acababan las funciones de los bateles en estas utilidades, ya que también desempeñaban un estimable número de actividades imprescindibles para las naves y galeas a las que servían, tales como ser el vehículo de carga y de descarga en un tiempo en que eran muy raros los muelles o para hacer aguada y refrescar la vitualla, así como el de remolque y ayuda a la maniobra (figs. 24 y 25).

La estructura básica de los barcos que venimos describiendo, como la de los de ahora, estaba organizada simétricamente sobre un eje central, conformado por la quilla, el



Figura 24. Bateles evacuando una nave mediterránea en la cantiga CXII del código de El Escorial, Ms. T-I-1, 159v-2.

⁶³ En el código de El Escorial la cantiga CLXXXIII y en el de Florencia la 26.

⁶⁴ Rolf EBEREZ, *Schiffe...*, (nota 2), 56-57.

⁶⁵ Tal en las ordenanzas de las cofradías de pescadores cantábricas, desconocidas por Eberenz. Por ejemplo, en las citadas de Bermeo de 1353, de Luarca de 1468, de San Vicente de la Barquera de 1469. José Luis CASADO SOTO, "Construcción naval y..." (nota 1), 475-476.

⁶⁶ En el código de El Escorial las cantigas XVb, XXVb, XXXIII, XXXVb, XCV CXII y CLXXII.



Figura 25. Batel con vela en la cantiga XXXIII del código de El Escorial, Ms. T-I-1, 49r-4.

branque y el codaste, cruzado perpendicularmente por una especie de “costillas” o cuadernas paralelas entre sí, cada una de las cuales estaba compuesta en los barcos mayores por varias piezas ligadas. En los buques con cubierta los dos extremos superiores de estas estructuras estaban firmemente unidos entre sí mediante unas vigas horizontales denominadas baos; en los barcos abiertos la función de este refuerzo estructural estaba encomendada a los bancos de los remeros. El conjunto de todas estas piezas bien ensambladas constituía el enramado o “esque-

leto” del buque, que se forraba con las tracas o tablas del costado y el tillado de la cubierta, cuando la había. El casco resultante era el soporte del resto de las máquinas que hacían posible el movimiento controlado de la embarcación: árboles, vergas, velas, jarcia y cordaje, bitas, molinetes y cabrestantes, motonería, apoyos de los remos, anclas, etc.

No obstante lo expuesto, es preciso recordar que los veinticinco tipos de barcos que hemos venido reseñando, no abarcan la totalidad de los realmente existentes, ya que la mayor parte de las flotas nacionales estaba compuesta por unidades de porte modesto; eran estas las que protagonizaban por menudo la pesca y el comercio de cabotaje. Además es preciso tener en cuenta las considerables variantes regionales y locales a que daba lugar la estructura productiva gremial, con sus fórmulas y secretos de taller. Es un hecho claramente comprobado en periodos posteriores, con mayor y mejor disponibilidad documental, el de la progresiva rarificación de la presencia de embarcaciones en los textos conservados, en proporción directa a la disminución de su tamaño, ya que los barcos de mediano y pequeño porte rara vez aparecen en los registros, no dejando huella documental alguna, dada su menor trascendencia económica y fiscal. Esta es una de las razones principales por las que entendemos que aún estamos lejos del momento de intentar completar, y no digamos cuantificar, la compleja realidad de la flota disponible, así como de acometer una descripción técnica más detallada de la estructura de los barcos medievales ibéricos ni, en consecuencia, afinar demasiado en el establecimiento de la evolución de cada una de sus tipologías. Lo parco de las referencias textuales, lo raro y normalmente esquemático



Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las...

de la iconografía disponible y la casi ausencia de evidencias arqueológicas significativas hasta el día de hoy, lo convertirían en una temeridad para el periodo del siglo XIII aquí tratado.

No podemos concluir este trabajo sin recordar que los barcos, si bien a la vanguardia tecnológica de su tiempo, no eran otra cosa que el instrumento utilizado por los mareantes; gentes singulares donde las haya, dedicadas a ejercer un oficio de desesperados, por los grandes riesgos que entrañaba su desempeño en un medio tan hostil a la vida humana. El hacinamiento en aquellos barcos desabrigados, la rápida degradación del sustento y la ausencia de higiene no eran las únicas penurias que se veían obligados a padecer. También les acechaban las muchas posibilidades de herirse o morir en la realización de las maniobras de a bordo, especialmente cuando el movimiento se hacía excesivo por acción del viento y de las olas. Todo ello se agravaba en la crueldad de las acciones bélicas de los embarcados, pues entrañaban mucho mayor riesgo que las terrestres, tal como reconoció el rey Alfonso en las Partidas: *La guerra de la mar es como cosa desamparada, e de mayor peligro que la de tierra, por las grandes desventuras que pueden venir y acaescer*⁶⁷. No podemos por menos que rememorarlos con una sentida valoración de su esfuerzo y mérito.

Si algo hemos pretendido poner en evidencia con este trabajo panorámico, además de identificar, describir y contextualizar las diversas tipologías de las embarcaciones utilizadas por los hombres de mar ibéricos en el siglo XIII, es el alto grado de complejidad técnica y diversidad tipológica alcanzado por la construcción naval en la emergente Corona de Castilla a comienzos de la Baja Edad Media; precisamente en los inicios del trascendente proceso de integración de las mejores soluciones técnicas de las tradiciones constructivas navales atlánticas y mediterráneas, todo ello en los albores de la elaboración de las síntesis de elementos más eficientes con que acabaron superando a ambas; proceso protagonizado en primera línea por los hombres de mar y los carpinteros de ribera peninsulares de Portugal, de la Andalucía atlántica, del levante ibérico y, especialmente, del Cantábrico oriental, el foco entonces más activo al respecto.

⁶⁷ Alfonso X, *Las Siete Partidas*... (nota 7), II, XXIII.